IMT Nuremberg Archives

H – 2543

International Court of Justice

Dres. Kiesselbach u. Sudeck
Notare
Hamburg 11, Börsenbrücke 2a
Fernsprecher: 33 68 12 und 34 84 84
Commerzbank A. G.: Dres. Kiesselbach und Sudeck
Postscheck-Konto: Hamburg 116 35 Dr. Sudeck
Spark.-Kto.: Hamburger Sparcasse von 1827
Kto.-Nr. 80/5934 unter Dr. Kiesselbach

H2543 – 0002

Erste Ausfertigung.

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NURNBERG, GERMANY
Seyss-Inquart Exhibit 115
Filed Aug 31, 1946

Urkundenrolle Nr. 1796 /46 K

Verhandelt

in dieser Hansestadt Hamburg am 4. (vierten) Juli 1946 (neunzehnhundertsechsundvierzig).

Vor mir, dem unterzeichneten Notar

Dr. Herbert Kiesselbach

mit dem Amtssitz in Hamburg, Börsenbrücke 2 a, erschien heute:

Herr Dr. Arved B o l l e, Hafenbauingenieur,

Hamburg-Fu., Heinrich Traunstr. 8,

mir von Person bekannt,

und erklärte zu meiner Niederschrift, nachdem er durch mich auf die Bedeutung einer eidesstattlichen Versicherung und die Strafbarkeit der Abgabe einer falschen eidesstattlichen Versicherung hingewiesen worden war, folgendes an Eidesstatt:

Ich bin am 16. Januar 1898 in Kassel geboren und deutscher Staatsangehöriger.

Mir ist ein Fragebogen, überschrieben mit "Baudirektor Bolle" (Vorname unbekannt) mit 20 Fragen vorgelegt, in deren Beantwortung ich folgendes erkläre:

Zu 1): Ich bin von Beruf Hafenbauingenieur, kam 1940 als Transportoffizier nach Holland und verblieb später dort als der vom Reichsverkehrsministerium eingesetzte "Wasserstrassenbevollmächtigte". Ich betreute die Wasserstrassen in technischer Beziehung und war Mittler zwischen der niederländischen und deutschen Binnenschiffahrt.

Gleichberechtigt neben mir standen andere Vertreter des Reichsverkehrsministeriums für die Sachgebiete Eisenbahn und Nahverkehr.

H2543 - 0003

Im Laufe des Krieges zunehmende Verkehrsschwierigkeiten liessen Anfang 1944 eine Koordination der Verkehrsmittel erwünscht erscheinen. Mit der Durchführung wurde ich beauftragt und damit als Leiter des zusammengefassten Verkehrs bezeichnet, wobei jedoch Eisenbahn und Nahverkehr nach wie vor selbständig geleitet wurden.

Zu 2): Wie sich aus den Ausführungen unter 1) ergibt, bin ich über das Verhalten der niederländischen Verkehrseinrichtungen in Bezug auf die Binnenschiffahrt in eigener Zuständigkeit orientiert, in Bezug auf Eisenbahn und Nahverkehr nur in grossen Umrissen.

Zu 3): Ja.

Zu 4): Im Jahre 1940 war für die Durchführung des Wehrmachtsnachschubes eine Kriegs-Transportorganisation (Leitung Deutsche Schiffahrtsstelle in Rotterdam) aufgebaut worden, die auf engster Zusammenarbeit mit den niederländischen Verkehrsdienststellen (Ministerium Waterstaat und Befrachtungskommissaren) basierte. Diese Organisation brach im September 1944 durch den Streik der Binnenschiffahrt völlig zusammen, und zwar in einem Augenblick, als die militärische Situation besonders grosse Anforderungen an Binnenschiffsraum stellte. Es blieb danach der Wehrmacht nur der Ausweg, die durch den Streik unbeschäftigten Schiffe zu requirieren , zu bemannen und einzusetzen. Als Träger der so entstehenden Flotten waren zu nennen: Die kämpfende Truppe, die sich damals von Belgien über Seeland nach Holland zurückzog, der Admiral Niederlande (Seetransportchef), der Oberwerftstab, der Wehrmachtsbefehlshaber in den Niederlanden und Andere.

H2543 - 0004

Ausserdem wurde vom Chef des Transportwesens eingegriffen, der einen Offizier als Bevollmächtigten Kommissar für die Binnenschiffahrt nach Holland ents-andte, der einerseits Heeresnachschub auf dem Binnenschiffahrtsweg durchführen, andererseits das Operationsgebiet von Schiffen räumen sollte.

Praktisch ging also mit Einsetzen des Streiks die gesamte holländische Binnenschiffahrt in militärische Hände über und war somit dem Einfluss der zivilen Verwaltung und des Reichsverkehrsministeriums entzogen.

Zu 5): Nach den Ausführungen unter 4) hat die Wehrmacht allen für sie notwendigen Schiffsraum und Schlepper requiriert. Ob sich hierbei auch Lebensmittelschiffe mit Ladung befanden, ist mir nicht bekannt.

Zu 6): Nach meinem Wissen kann man im allgemeinen in Holland mit milden Wintern rechnen. Frost setzt im allgemeinen nicht vor Weihnachten ein. Es gibt sogar Winter, in denen die Schiffahrt überhaupt nicht stillgelegt zu werden brauchte.

Zu 7): Da ich bis Ende 1943 mit der Eisenbahn überhaupt nichts zu tun hatte, und mich 1944 nur wenige Monate mit gewissen Kroordinationsfragen befasste, ist mir über die gesamte Leistung der Verkehrsmittel in den vorausgegangenen Wintern nichts bekannt. Jch habe auch keine Kenntnisse darüber, ob sich in den voraufgegangenen Jahren aus der Verkehrssituation Schwierigkeiten hinsichtlich der Lebensmittelversorgung im Westen des Landes ergeben haben. Jch glaube dieses aber nicht ,

H2543 - 0005

Zu 8): Über eine derartige Erklärung ist mir nichts bekannt.

Zu 9): habe ich bereits unter 4) erklärt, dass eine zivile Lenkung der Binnenschiffahrt mit Einsetzen des Streik's zu bestehen aufgehört hatte. In jeder Provinz lagen die Verhältnisse anders, und es ist auch mir bekannt geworden, dass in einzelnen Teilen des Landes ein Verkehr kleineren Umfanges von hälländischer Seite aufrecht erhalten wurde. Einzelheiten über den Verkehr innerhalb der Provinz Holland sind mir nicht bekannt.

Zu 10): Etwa Mitte Oktober hat der Reichskommissar mir eröffnet, dass er die Holländer zur Wiederingangsetzung von Schiffahrt zum Zwecke des Lebensmittelnachschubs über das Ysselmeer veranlassen wolle, und zwar unter der Voraussetzung, dass Wehrmacht und Marine von einer Beschlagnahme derartiger Schiffe absehen. Beide sagten zu, dass sie im Rahmen der ihnen gegebenen Möglichkeiten vom Wasserstrassenbevollmächtigten ausgestellte Freistellungsbescheinigungen respektieren würden.

zu 11): Nachdem die unter 10) angeführten Voraussetzungen erfüllt waren, erteilte mir der Reichskommissar den Auftrag, das Ministerium Waterstaat zur Ingangsetzung der Nachschubaktion, die mit holländischen Schiffen, holländischer Besatzung und unter holländischer Leitung durchgeführt werden sollte, zu veranlassen. Als Organisator der Aktion kam der Leiter der Verkehrsabteilung des holländischen Ministeriums Waterstaat, Dr. Hanrath, in Frage. Dieser wurde von mir zu einer Besprechung an meinen Dienstsitz (derzeit Hengelo) gebeten, verschwand aber auf dem Wege von

H2543 - 0006

Utrecht nach Hengeloh und es musste nach einigen Tagen sein Untertauchen als gegeben hingenommen werden. Es vergingen noch weitere Tage, bis die nunmehr führerlos gewordene Verkehrsabteilung wieder ins Laufen gebracht war. Dass Dr. Hanrath, der ein guter Verkehrsfachmann und Organisator war, fehlte, hat nach meiner Überzeugung zweifellos die ganze Aktion hemmend beeinflusst.

Zu 12): Bei meiner Beobachtung der Aktion stellte ich neben vielen anderen zeitbedingten Schwierigkeiten insbesondere folgendes fest:

a) Das Ministerium Waterstaat war ohne amtierenden Generalsekretär, die Verkehrsabteilung ohne Leiter, die nachgeordneten Beamten zwar willig, setzten sich aber innerhalb der holländischen Ressorts nicht genügend durch.

b) Es zeigte sich, dass weniger der unmittelbare Verkehr mit grossen Schiffen über das Ysselmeer Schwierigkeiten brachte, als der mit einer sehr grossen Zahl von kleinen Schiffen durchzuführende Zubringerverkehr im Osten und der Verteilerverkehr im Westen.

c) machte anscheinend die Verteilung der in Amsterdam ankommenden Lebensmittel auf den Westraum Schwierigkeiten.

Diese drei Gründe waren es nach meiner Auffassung, die dazu führten, dass Dr. Hirschfeld ein Weisungsrecht gegenüber den Organen des Waterstaat erhielt und dass er den Vorsitz einer Organisation übernahm, welche die Lenkung der Transporte, insbesondere ihre Verteilung, in die Hand nahm. Die Kommission bestand

H2543 - 0007

ausser Dr. Hirschfeld aus den Bürgermeistern von Rotterdam und Amsterdam, ausführendes Organ war die sogenannte Central-Reederei (Voedsel Voorziening).

Zu 13): kann ich keine Angaben machen.

Zu 14): Der Reichskommissar hatte die Direktive gegeben, nach Massgabe der gegebenen Möglichkeiten den holländischen Behörden weitgehend zu helfen. Die deutschen zivilen Dienststellen waren infolgedessen ständig bemüht, den notwendigen Schiffsraum von der Wehrmacht freizustellen, wobei einleuchten wird, dass Verhandlungen mit im Kampf befindlichen oder mit Rückzug und Räumung beschäftigten Truppen nicht einfach war. Der Reichskommissar hat auf meine Veranlassung den Seetransportchef ernsthaft ermahnt, die für die Lebensmitteltransporte notwendigen Schiffe freizugeben und hat sich nach meiner Erinnerung auch beim Oberkommando der Marine in Berlin für den gleichen Zweck eingesetzt. Besondere Anstrengungen wurden gemacht, um die zur Durchführung der Transporte notwendigen Bunkerkohlen an die richtigen Stationen zu schaffen. Als auf Grund der allgemeinen Lage die Beschaffung von Kohlen fast unmöglich wurde, wurden in Amsterdam sogar Versuche gemacht, den Lebensmittelschleppern mit Ersatzbrennstoffen zu helfen.

Zu 15 und 16): kann ich keine Angaben machen, da ich nur darauf achtete, dass der Verkehr im Grossen möglichst flüssig blieb, mir aber detaillierte Angaben über die Art und die Menge der transportierten Güter nicht zur Verfügung standen.

H2543 - 0008

Zu 17:) Die Sprengungen in den Häfen waren ausschliesslich Sache der Wehrmacht.

Zu 18): Obwohl mir Unterlagen darüber nicht zur Verfügung stehen, ist mir aus zahlreichen Gesprächen bekannt, dass nicht nur die Dienststellen des Reichskommissars, sondern auch zahlreiche örtliche Wehrmachtsstellen Versuche gemacht haben, die Sprengungen zu verhindern.

Zu 19): Jch habe schon unter 1) erwähnt, dass der Nahverkehr ein selbständiger Verwaltungszweig und ich nur in grossen Zügen orientiert war. Es ist mir aber bekannt, dass die Wehrmacht Hauptabnehmer und Nutzniesser der niederländischen Kraftwagen war. Beschlagnahmen durch andere befugte Stellen müssen gegenüber dem Wehrmachtsbedarf als Ausnahmen angesehen werden.

Zu 20): Was die Fahrradaktion anlangt, so war ich für diese weder zuständig noch daran beteiligt.

Mir ist ferner vorgelegt worden ein Fragebogen, überschrieben "Kreuzverhör Dr. Bolle" mit 14 Fragen, zu denen ich nachstehende Erklärungen abgebe:

Zu 1): Über die Androhung einer Hungersnot durch den Reichskommissar, falls der Transportstreik nicht aufhört, ist mir nichts bekannt.

H2543 - 0009

Zu 2 bis 4): Die Frage betreffend ein Embargo, worunter ich ein Transportverbot verstehe, ist mir nicht verständlich. Es ist mir nicht bekannt, dass die Marine Lebensmitteltransporte verboten hat.

Zu 5 und 6): Die Machtbefugnisse, welche Dr. Hirschfeld erhielt, hatten mit der Frostperiode nichts zu tun. Sie waren rein sachlich bedingt im Jnteresse einer guten Durchführung der Aktion und zur Vermeidung von Reibereien innerhalb der holländischen Ressorts. Jch habe schon erwähnt, dass holländischerseits die Verteilung der in Amsterdam ankommenden Lebensmittel auf den westlichen Raum Schwierigkeiten machte. Dr. Hirschfeld hat mir gegenüber einmal erwähnt, dass er sich über die Handhabung der Verteilung mit den Bürgermeistern von Amsterdam und Rotterdam sehr ernsthaft habe auseinandersetzen müssen. Er gebrauchte dabei den Ausdruck " es gab erstmal ordentlich Krach". Da mein Partner das Ministerium Waterstaat war, kann ich über das Zustandekommen der Central-Reederei (VoedselVoorziening) sowie über deren Arbeiten nähere Angaben nicht machen.

Zu 7): Nach meiner Auffassung, die sich auf das Gutachten meines Binnenschiffahrtssachverständigen stützte, war genügend Schiffsraum vorhanden. Auf Grund zahlreicher Beobachtungen musste man deutscherseits unter dem Eindruck stehen, dass von den holländischen Stellen möglichst viel Befreiungsanträge vorgelegt wurden mit dem Hauptzweck, die Schiffe vor einem ev. Zugriff durch die Wehrmacht zu schützen. Es wurden von der Marine immer wieder Fälle gemeldet, dass Schiffe mit Befreiungsschein nicht im Lebensmitteltransport eingesetzt waren.

H2543 - 0010

zu 8 und 9): Über die transportierten Mengen, die abhängig waren von den jeweiligen Begleitumständen (Anlaufschwierigkeiten, Organisationsfragen, Frostperioden, Wirtschaftsschwierigkeiten aller Art) kann ich keine Angaben machen.

Zu 10 und 11): Es bestand eine Polizeisperre an der Yssel, deren Überschreiten für die Bewohner der Westgebiete verboten war. Jch habe jedoch gehört, dass der Reichskommissar eine straffe Handhabung der Sperre für Frauen, deren Anstrengungen hinsichtlich der Lebensmittelbeschaffung zu Fuss und Fahrrad ihm Achtung abnötigten, bis nach der zweiten Frostperiode hinausgeschoben hat.

Zu 12): Es gab keine besonderen Erlaubnisscheine für gewisse Bevorzugte, insbesondere nicht zum Zwecke der Erlangung von Lebensmitteln. Jch habe lediglich an Beamte des Waterstaat Scheine zum Überschreiten der Yssellinie ausgestellt zum Zwecke einer Ordnung und Lenkung des Verkehrs. Jch lehne es kategorisch ab, mit dem Beigeordneten der Stadt Amsterdam Stark irgendwie in Verbindung gebracht zu werden. Über Herrn Stark ist mir bekannt geworden, dass er sämtliche per Schiff ankommenden Lebensmittel in Amsterdam kontrollierte und dadurch die Verteilung im Westen gestört hat. Über diese Tatsachen und meinen Wunsch, Herrn Stark auszuschalten, ist auch Dr. Hirschfeld im Bilde.

Zu 13): Siehe zu 12).

Zu 14): Über die Zuteilungen der Besatzungsbehörden kann ich keine Angaben machen. Jch habe jedoch persönlich e festgestellt, dass im Winter 1944/45 die Zuteilungen an die Besatzungsmacht sowohl qualitativ wie quantitativ ständig abnahmen.

H2543 - 0011

Es ist mir bekannt, dass diese eidesstattliche Versicherung vor einer Behörde oder einem Gericht Verwendung finden soll.

Hierüber ist dieses, in Urschrift bei mir verbleibende Protokoll aufgenommen, vorgelesen, von dem Beteiligten genehmigt,und eigenhändig, wie folgt, unterschrieben, auch von mir, dem Notar, unterschrieben und besiegelt worden.

gez. Dr.Arved Bolle

(L.S.Not.)Gez.Dr.H.Kiesselbach

Kostenberechnung
Wert:RM 3.000.--unbestimmt
Gebühr §§ 144,26 29 I RM 16.--
Umsatzsteuer..... " -.48
zus. RM 16.48

Der Notar
gez.Ki.

Vorstehende Verhandlung wird hiermit zum e r s t e n Male ausgefertigt und diese Ausfertigung Herrn Arved Bolle,Hamburg-Fu.,Heinrich Traunstr,8,erteilt.

Hamburg,den 4.Juli 1946

Der Notar:

Dr. Herbert Kiesselbach
Notar in Hamburg

H2543 - 0012

Drs. Kiesselbach a. Sudeck
Notaries
Hamburg II, Boersenbruecke 2a

First copy.

Document Register No.1796/46 K

Transacted

in this Hansa town of Hamburg on the 4th of July 1946.

Before me, the under-signed notary Dr. Herbert Kiesselbach offices in Hamburg, Boersenbruecke 2a, appeared today:

Dr. Arved Bolle, port construction engineer, of Hamburg Fu, Heinrich Traunstr.8, personally known to me.

After having been informed by me of the significance of an affidavit and the punishability of rendering a false affidavit, he swore and deposed the following for me to take down in writing:

I was born on 16 January 1898 in Kassel and am a German citizen.

A list of questions, addressed to "Construction director (Baudirektor) Bolle" (first name unknown) was presented to me containing 20 questions, in reply to which I wish to state the following:

1) I am by profession a port construction engineer, transferred to Holland as transportation officer in 1940 and was later assigned there by the Reich Ministry of Transportation "Waterways Plenipotentiary". I supervised the waterways in a technical capacity and was the intermediary between the Dutch and German inland navigation.

There were other representatives of the Reich Ministry of Transportation vested with equal authority for the departments of railroads and local traffic.

H2543 - 0013

During the course of war the ever-increasing traffic difficulties made a co-ordination of the means of transportation seem desirable in the beginning of 1944. I was charged with the execution, thereby becoming the head of the concentrated transportation, thought railroads and local traffic were operated independently as before.

2) As the statements under 1) reveal, I am well informed about the conditions of the Dutch transportation facilities in regard to inland navigation owing to my jurisdiction, but only in general outlines about railroads and local traffic.

3) Yes.

4) In 1940 an Organization to maintain the flow of supplies for the Wehrmacht for War Transportation (directed by the German Navigation Office in Rotterdam) was organized, which stood in closest collaboration with the Dutch transportation agencies (Ministry for Inland Waterways and Freighting Commissars). That organization completely collapsed in September 1944 due to a strike in the inland navigation, at a time when the military situation put particularly heavy demands on inland shipping space. The Wehrmacht had therefore no other choice than to requisition the ships made idle by the strike, to man and to use them. The fleets thus created were operated among others by: The combat troops retreating at that time from Belgium via Seeland to Holland, the Admiral for the Netherlands (Chief of Sea Transportation), the headquarters for shipyards, the commander in chief of the Wehrmacht in Holland and others

H2543 - 0014

In addition, the Chief of Transportation stepped in and dispatched to Holland an officer as Plenipotentiary Commissar for inland navigation, who on one side had to maintain the supplies for the army by way of inland navigation, and on the other hand to clear out ships from the area of operations.

In practice, therefore, when the strike set in, the entire Dutch inland navigation got into military hands and was thus withdrawn from the influence of the civilian administration and of the Reich Ministry of Transportation.

5. After the accomplishment of point 4, the Wehrmacht seized all the shipping space and all the tug boats they needed. Whether there were ships with food cargoes among them is not known to me.
6. To my knowledge one can count on generally mild winters in Holland. Frost usually does not set in before Christmas. There are winters, during which navigation need not be discontinued at all.
7. Since up to the end of 1943 I had nothing to do at all with the railroads and in 1944 was occupied only for a few months with certain matters of coordination, nothing is known to me in regard to the total output of shipping in the preceding winters. I likewise have no knowledge as to whether in previous years any difficulties arose from the transportation situation in regard to food supplies in the Western part of the country. I do not believe, however,

H2543 - 0015

8: I know nothing about such a statement.

9: I already stated under 4) that with the beginning of the strike civilian control of the inland navigation ceased to exist. Conditions were different in each province and I also know that in certain parts of the country traffic on a limited scale was maintained by the Dutch. Details concerning the traffic within the province of Holland are unknown to me.

10: About the middle of October, the Reich Commissar disclosed to me that he wanted to induce the Dutch to restore navigation in order to ship the food supply through the Yssel Sea, under the condition that the Army and the Navy refrain from confiscating such ships. Both agreed to respect, within the framework of the possibilities given to them, the certificates of safe conduct issued by the Plenipotentiary for Water Ways.

11: After the prerequisites indicated under 10) were met, the Reich Commissar charged me to induce the Ministry for Water Ways to start the supply action which had to be carried out be Dutch ships, Dutch crews and under Dutch control. The Chief of the Traffic section in the Dutch Ministry for Water Ways, Dr.Hanath, was contemplated as the person to organize the project. The latter was invited by me to a discussion at my duty station (Hengeloh at that time) but disappeared on the way from

H2543 - 0016

Utrecht to Hengeloh and after a few days one had to consider his disappearance as an accomplished fact. A few more days elapsed before the traffic section, now deprived of its chief, could be made to function again. In my opinion the absence of Dr.Hanrath who was a good traffic expert and organizer undoubtedly hampered the whole project.

12: In observing the action I noticed in addition to the many other difficulties which were due to circumstances, the following:

a) The Ministry for Water Ways had no acting General Secretary, the traffic section had no chief, the subordinate officials, although willing, had not sufficient authority within the Dutch department.

b) It appeared that the direct traffic of big ships across the Yssel Sea caused less difficulties than the collecting traffic in the East and the distributing traffic in the west which had to be carried out by means of a very great number of small ships.

c) The distributation to the Western Sector of the food arriving in Amsterdam apparently caused difficulties.

In my opinion it is for these three reasons that Dr.Hirschfeld received the right of issuing directives to the agencies of the Ministry for Water Ways and that he took the chairmanship of an organization which assumed the control and especially the distribution of the transports.

H2543 - 0017

Besides Dr.Hirschfeld, the commission consisted of the mayors of Rotterdam and Amsterdam and the executive body was the so-called Central Shipping Office (Voedsel Vrorziening)

13: I can give no information.

14: The Reich Commissar had issued the directive to aid the Dutch Authorities extensively according to the given possibilites. Thus the German civilian agencies made continous efforts in order to obtain the necessary shipping space from the Wehrmacht, and it is obvious that the discussions with the fighting or retreating and evacuating troops were not easy. On my instigation the Reich Commissar seriously warned the Chief of the Maritime Transportation to release the ships necessary for the transportation of food and, as far as I remember, also intervened with the Navy High Command in Berlin, for the same purpose. Particular efforts were made to bring the coal to the right stations necessary to carry out the transports. When, on account of the general situation the procurement of coal became almost impossible, attempts were made in Amsterdam in order to help the food tugs with substitute fuel.

15 and 16: I cannot give any information because I paid attention only to keep communications as a whole as smooth as possible but I did not have at my disposal detailed information concerning kind and quantity of the goods transported.

H2543 - 0018

17: The blasting operations carried out in the ports were exclusively a matter concerning the Wehrmacht.

18: Despite the fact that I have no data available on this subject, I know from numerous conversations, that not only the agencies of the Reich commissioner, but that also numerous local Wehrmacht agencies made attempts to prevent the blasting operations.

19: I have already mentioned under 1) that the local traffic was an independant branch of the administration and that I was only roughly familiar with it. But I know that the Wehrmacht was the main customer and beneficiary of Dutch motor vehicles. Confiscations made by other authorized agencies must be considered as exceptions in relation to the needs of the Wehrmacht.

20: As far as the "bicycle action" is concerned, I was neither in charge nor did I take part in it.

Furthermore, a questionnaire entitled "Cross-examination Dr.Bolle" has been submitted to me. It contains 14 questions in regard to which I declare the following:

1: I do not know anything of the Reich commissioner's threat of famine if the transportation strike did not cease.

H2543 - 0019

2-4: The question concerning an embargo, by which I understand a prohibition against transportation, is not comprehensible to me. I am not aware that the navy prohibited the transportation of food.

5 and 6: The powers which were entrusted to Dr.Hirschfeld had nothing to do with the frost period. They were based on purely factual reasons in the interests of a good execution of the operation and in order to avoid friction within the Dutch department. I have already mentioned that on the part of the Dutch the distribution to the Western sector of food supplies arriving in Amsterdam, caused some difficulties. Dr.Hirschfeld told me once, that he had very serious discussions with the mayors of Amsterdam and Rotterdam about the way the distribution was operated. He used the expression to me "At first there was a big row". Since I was a partner of the Waterways (Waterstrat) Ministry, I can no longer give any precise facts as to the formation of the central shipping office and its operation.

7: In my opinion, which was based on the advice of my inland-navigation expert, there was enough shipping space available. On the German side, one was necessarily under the impression, on the grounds of numerous observations, that as many applications as possible were submitted by the Dutch for their exemption with the main purpose of protecting their ships against a possible intervention of the Wehrmacht. Time and again the navy reported cases where ships provided with certificates of exemption were not used for the transportation of food.

H2543 - 0020

8 and 9: I cannot furnish any information concerning the quantities transported, which were dependent upon the accompanying circumstances of the moment (starting difficulties, organisational questions, frost periods, economic difficulties of all kind).

10 and 11: A police block existed on the Yssel, which the inhabitants of the Western territories were forbidden to cross. But I have heard that the Reich commissioner delayed until after this second frost period the strict operation of this police block in regard to women, whose efforts, on foot and on bicycle, to procure food commanded his respect.

12: No special permits existed for certain privileged persons, especially not for the purpose of food procurement. I have issued permits for crossing the Yssel line only to officials of the waterstrat and for the purpose of organizing and controlling the traffic. I categorically deny having been connected in any way with the deputy of the City of Amsterdam, Stark. I knew of Mr. Stark that he controlled all the goods arriving by ship in Amsterdam, and that by this fact he disturbed the food distribution in the West. Dr. Hirschfeld also knows about these facts and about my desire to eliminate Mr. Stark.

13: See to 12).

14: I cannot give any information concerning the allotments received by the occupation authorities. But I have noticed that during the winter of 1944/45 the allotments to the occupation authorities continually decreased, and that qualitatively as well as quantitatively.

H2543 - 0021

I am aware of the fact that this affidavit will be used before an official authority or a court.
The original protocol which remains in my possession, was read to the party concerned, approved and personally signed by him as follows, and also duly signed and sealed by me, the Notary Public.

sgd. Dr.Arved Bolle

(L.S.Not.) sgd. Dr.H.Kiesselbach

Costs:

Value: RM 2,000.-- indefinite	
Fee: Para. 144, 26 29 I	RM 16.--
Tax	" -.48
	RM 16.48

The Notary Public
sgd. Ki.

Above testimony is herewith deposed for the f i r s t time and this first copy handed over to Mr.Arved Bolle, Hamburg-Fu., Heinrich Traunstr.8.

Hamburg, 4 July 1946

The Notary Public

sgd. Dr.Kiesselbach

Seal.

We, Annemarie C.Catlin, X-046 172 and Bert Stein, B-210 875, herewith certify that we are thoroughly conversant with the English and German languages; and that the above is a true and correct translation.

23 July 1946

ANNEMARIE C. CATLIN
X-046 172

BERT STEIN
B-210 875

H-2543

Dr. SEYSS - INQUART NR. 115

FRAGEN UND ANTWORTEN SOWIE KREUZVERHOER DES

HAFENBAUINGENEUR

DR. ARVED B O L L E , HAMBURG

Seyss-Inquart Exhibit No. 115

Filed August 31, 1946

H2543 – 0022